**Připomínky a dotazy k projektové dokumentaci: REAKCE PROJEKTANTA**

**B – Souhrnná technická zpráva**

časový harmonogram opravy mostu – Nepředpokládám, že ve stejný čas dojde k vyjmutí konstrukce v Troubelicích a zároveň k jejímu osazení ve Vlaském. Důvodem budou různé termíny výluk. Lze tedy předpokládat, že konstrukce bude odvezena do dílny a v ní bude provedeno PKO a úprava ocelové konstrukce. Proto o délce výluky budou rozhodovat zejména betonářské práce, osazení konstrukce a práce na železničním svršku. Některé práce lze dělat i před nebo po výluce. Ovlivní to Váš plán na výluku v délce 28 dní? Pravidelná osobní doprava je v úseku vždy jen pátek – neděle.

*Ing Malina – harmonogram je v podstatě koncipován, tak jak jej popisujete. Úprava konstrukce probíhá paralelně s bouráním konstrukce a betonáží prahu a opěr. Pod 28dní bych nechodil, už z důvodu zrání betonu kdy jsem na úložné prahy schopen povolit provoz na úrovni přechodnosti cca po 14 dnech od betonáže, ale dříve ne. Min týden budou snášet starou konstrukci, bourat a bednit prahy.*

*Ing. Kubelka – Beru na vědomí, pro jistotu ještě proberu s výlukáři.*

**SO 01 – most**

1. V rozpočtu chybí položky na DSPS a zařízení staveniště.

*Ing Suk – bylo doplněno*

1. Mohla by být cena pol. 24 (Osazení mostního ložiska …) více vysvětlená – z čeho se skládá?

*Ing. Malina – Jedná se o R položku u položku, bude snížena cena, specifikace položky bude ponechána.*

1. Cena pol. 26 (Jednotlivá výměna mostnic …) by měla být vyšší. Vím, že je to tak nastavené v KROSU, ale dle zkušeností z realizace to nevyhovuje. Naše podélná dřeva jsou skoro dvakrát delší než klasická mostnice, cena by tedy měla být úměrně zvětšena.

*Ing. Malina – Do soutěže půjde pouze soupis prací. Je podstatné, aby projektant upravoval cenu danou ceníkem? Pokud si zhotovitel oceňuje položku sám?*

*Ing. Kubelka – Sice to není významná položka, ale v praxi to dopadne tak, že zhotovitel bude mít výslednou cenu vyšší než odhadovaná vámi a budeme muset psát zdůvodnění a rozbor položek. Rád bych tedy rozpočet nacenil podle reality. Klidně z položky udělejme R-položku, ale požádal bych o zvětšení ceny.*

1. Je v rozpočtu zahrnut dovoz nové konstrukce na dílnu pro obnovu PKO (cca 50 km), dovoz nové konstrukce z dílny na místo (100 km) a odvoz staré konstrukce do šrotu (100 km)?

*Ing. Malina – Položka je obsažena pod č. 25 jako součet nové konstrukce a staré konstrukce. Přesuny hmot jsou v položce 50.*

1. TZ – str. 7, bod 4.1.2 odrážka „výměnu mostnic a pozednic“ – nahradit za „výměnu podélných dřev a pozednic.

*Ing. Malina – Bylo opraveno*

1. TZ – str. 12, bod 5.9.1 – nahradit v textu pojem „mostnice“ za „podélná dřeva“

*Ing. Malina – Bylo opraveno*

1. Výkres 2.3.6 – Doplnit celkovou hmotnost výztuže v tabulce. Výztuž č. 1 je v tabulce uvedena jen pro 1 opěru – opravit i v rozpočtu.

*Ing. Malina – Díky za upozornění. Položka 1 byla skutečně jen pro jednu opěru. Sítě vykázány v pořádku. Bylo opraveno.*

1. Výkres 2.3.8 – Materiál podélných dřev je ve výkrese a v TZ uveden buk. V tabulce dub. Sjednotit na dub.

*Ing Malina – V TZ bylo opraveno*

1. Je navrženo seříznutí podélných dřev tak, že horní plocha bude šikmo zkosená. Předpokládám, že tento jednostranný sklon má být po celé délce podélného dřeva. Jednodušší by bylo řešit sklon kolejnice pomocí ocelových klínových podložek pod každou podkladnicí s tím, že podélné dřevo bude mít pravidelný obdélníkový profil.

*Ing Malina – podle projektanta je výrazně jednodušší vyrobit šikmo seříznuté dřevo, (což umí bez problémů každá pásová pila) než frézovat 9 podkladních desek na každém nosníku. Výškový rozdíl je 19mm. Na spodních stoličkách naklonit podélné dřevo nejde, přišli bychom vlivem naklopení o šířku, kterou potřebujeme pro osazení podkladnic.*

1. Statický výpočet – na zvážení – zda je vhodné uvádět označení UIC ve smyslu: zatížení nahodilé UIC, moment od UIC, Zuic, síla od vlaku UIC. Protože podle eurokódů už zatížení UIC, resp. zatěžovací schéma UIC-71 neexistuje, v současnosti se používá označení zatížení LM-71, což je uvedeno i v Metodickém pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů (zatížitelnost ZLM71).

*Ing Malina – Bylo opraveno*

1. Statický výpočet – str. 34 souboru pdf – výpočet zavětrování - je zde uvedeno, že prvky konstrukce jsou z roku 1908, uvažuje se plávková ocel – to moc neodpovídá tomu, že celá konstrukce je ve skutečnosti z roku 1966.

*Ing Malina – Bylo opraveno*

1. Statický výpočet – nejsou očíslované stránky statického přepočtu. V tabulce přehledu zatížitelnosti jsou odkazy na stránky přepočtu, takže už proto by měly být stránky očíslované.

*Ing Malina – Bylo opraveno*

**SO 02 – železniční svršek**

1. Dle mého názoru není nutné strojové čištění KL v celé navrhované délce 445 m. Držel bych se výměny kameniva v délce 25 m u mostu. Ve zbytku řešené části ponechme lokální doplnění štěrkového lože a podbití koleje do požadované nivelety.

*Ing. Kasaj - Čištění kolejového lože bude vypuštěno.*

1. Je v rozpočtu uvažován materiál na zhotovení ramp za opěrami mostu? Na straně k parcele č.62 může docházet k sesouvání štěrku až k patě náspu.

*Ing Malina – do položek mostu bude zahrnuta položka pro přisypání náspu v délce ramp*

**E – Doklady**

1. Jsou řešené pronájmy pozemků? Ví o realizaci majitelé pozemku, na kterém má být uskutečněn dočasný zábor a přes který bude veden přístup k mostu? Souhlasí? Je v rozpočtu položka zahrnující případné náklady na pronájem?

*Ing Malina - Pronájmy pozemků řešíme. Komunikujeme s oběma manžely Olbrichtovými, kteří se bohužel rozvádějí a komunikace se tím komplikuje, ale pozemek je pořád v SJM. Oba dostali k posouzení smlouvu o nájmu. Do konce týdne tj 23,10,2020 mají lhůtu pro vyjádření. Náklady pronájmu se řídí příslušnou vyhláškou a bylo zahrnuto do rozpočtu. Objem činí asi 1614kč.*

Připomínky SMT posílám přílohou,

ST:

Žádáme o zapracování do TZ objektu SO 02 Železniční svršek:

- Kolejnice se nechají stávající

- Výměna celkem 28 ks dřevěných pražců včetně nových podkladnic (žebrové klínové), upevňovadel (komplet SŽ4) a pryžových podložek (pod patu kolejnice i pod podkladnici)

- Štěrkové lože v celé úseku nové

*Ing. Kasaj - Bylo doplněno.*

SZZT:

Kundrata-v současnosti nevedou přes uvedený most kabely ve správě SSZT. Nutno však na konstrukci počítat do budoucna s vhodnou dostatečně dimenzovanou chráničkou pro uložení kabelů.

Bohužel to zatím nedovedu jinak sehnat.

*Ing Malina: Na most byla pro tyto účely navržena chránička 200/100, která by do budoucna měla požadovanou rezervu poskytnout.*

*Ing. Kubelka – Dám vědět panu Kundratovi, v případě připomínky bych se ještě ozval.*